



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十二年一月八日
星期一 第二版 剪報資料

臺灣的高速公路

修建南北高速公路 緩和交通沉重負擔

廿多年來，我國政府投資最大的交通建設——臺灣區高速公路，現已順利開工，而且其中第一期三重到中壢段工程，已完工近半。這這條「康莊大道」已若隱若現地展現在國人的眼前。

北起基隆，南迄鳳山的南北高速公路，是為徹底解決臺灣西部幹線交通量之沉重負擔而計劃興建。根據調查統計，臺灣自光復以來，西部幹線年交通量之負荷高佔全臺灣區的四分之一到三分之一以上。以往廿年交通成長實績是：民國四十四年至五十年八月交通量增加一倍，五十年至五十四年四年間又增加一倍，五十五年八月至五十六年兩年再增加一倍。這種交通量成幾何級數增長的現象，所造成西部幹線的交通混亂，是可想而知的。

再以西都走鄉的交通「瓶頸」區——臺北中壢間最繁忙的一段路線為例，民國五十八年這段路線每天平均交通量為二萬二千輛。據較為保守的推測，今後二十年（至民國七十九年），僅依交通量自然成長，不考慮外來因素所引發之交通量，屆時可達每天七萬一千輛。如果再把此區地區填海發展，與工、商、農、礦之增進所誘發的交通量計算在內，則每天可增加到廿七萬五千輛車，而從西部幹線的車行如同牛步。在這種強烈的壓力下，如無大刀闊斧，快刀斬亂麻的方法加以解決，這一區域的交通勢將陷於癱瘓。政府將高速公路列為第一優先項目的交通建設原因在此；而高速公路的興建，又選擇北部地區為最先施工地段，其原因亦在於此。

高速公路全長三百七十三公里，自基隆起沿著人口密集，工商業發達的西部平原走向南伸，與西部幹線平行，直抵高雄鳳山。全部用地面積為二千五百二十二公頃，約合臺灣地區總面積的萬分之七。

這條高速公路已被政府列為「國道」，估計共需資金新臺幣二百億元。為了配合財源之籌措，同時依照道路法通過高速公路的興建計劃分三個階段辦理，預定於六年內全部完工正式通車。

第一期北段工程：自基隆至楊梅七十公里，其中三重到中壢段截至目前已開工年餘，完成約百分之四十八；中壢到楊梅完成了百分之四、五；臺北至三重段，以及基隆到內湖段，也已分別開工或定於今年三月開工。全段預定在六十四年六月竣工先行通車。

第二期南段工程：自嘉義到臺南以及臺南到鳳山，長一百一十公里。現已完竣細部設計；另有楊梅新竹段長廿二公里，細部設計也定於今年年底完成，預定於明年元月開工，六十五年完工。

第三期中段工程：自新竹至嘉義全長一百七十三公里，全線航空測量及定線工作均已完竣，將接著展開初步及細部設計，預定於六十四年七月開工，六十六年底完成。

無法仰賴政府年度預算撥款辦理，因此關於該路的經費籌措，有關單位仍依「取之於路用之於路」的原則，明征公路受益費，「去取之於車用之於路」的原則，撥用「汽車燃料費」，作為資金來源。另外在工程施工期間，並以舉債方式，對內發行公債，對外爭取貸款，作為還本付息的財源。

這條高速公路的設計標準，將完全符合國際高速公路的最高標準。沿線交通量之需要分為雙線道、四線道、六線道或八線道。全線不論快車道、慢行道、鐵路乃至人行道，均為立體跨越。而各交流道均採用立體分車道之匝道設計，使所有車行其上，只需一往直前，永無「左顧右盼」與他車交匯之憂。

工程設計符合標準 採取新觀念與方法

速度快、坡度平及彎道舒適是這條高速公路的特徵。依照工程單位設計，在全線的行車速度為每小時一百廿公里，丘陵區每小時不得少於五十公里。超過百分之五的縱坡處並加設陡坡道。路線縱坡平順最大為百分之三，丘陵區最大為百分之五，這些都是臺灣區現有的公路設計中所沒有的。高速公路由於所經之地地形曲折起伏，變化多端，因此許多工程技術措施，都採取了新的觀念與進步的方法，以適應時代的需求。這次且舉兩項我國公路上工程技術上的創舉，那就是：

第一、螺旋曲線路面：順應北部天然山形地勢，藉以減少路基土石方的開挖，並依日後護護填溝之安全，盡量將路面作沒有急轉彎的設計，保持公路呈半圓形彎道。這對於促進公路美觀、安全、舒適及價值都有重大的效益。

第二、雙曲橋樑：利用最新的工程技術，將橋樑作雙曲狀設計，改變傳統直線橋樑的建築方法。據估計，這種新穎的技術，不但可增進美觀，且可因適度利用地形，節省橋樑材料費達百分之廿到卅。

此外，高速公路的造價，平均每公里達一百萬元，較普通公路的造價，並不算是很貴的數字，從下面幾個比較數字，就可以看出這項工程的宏偉壯觀：

——全線因地形崎嶇，變化頻繁，所需挖掘土石方數量計達七千三百餘萬立方公尺。這比臺灣著名東西橫貫公路各主支線共三百五十公里堆積的土石方六百萬立方公尺，高出十二倍之多。

——高速公路所跨經的河川溪谷水橋及路橋共計七十七餘萬平方公尺，但全臺灣道路一萬六千公里中，共有橋樑十三萬八千四百二十公頃，建造面積僅約七十萬平方公尺。兩相比較，高速公路所建的橋樑比全省公路橋樑更多。

——以材料器具耗用量來說，僅全線橋樑結構需用水泥即達五十三萬公噸，路面所需瀝青約十八萬公噸，其餘鋼筋等均達數十萬公噸。而各種作業器具，更是名目繁多，價值每具動輒數百萬元。

過去，有人曾極力反對高速公路的興建，他們的理由是：政府作驚人的投資，目的只是縮短南北公路行駛的時間約二小時許，頗不值得。其實這是一種頗為錯誤的觀念。因為根據美國電力局帶工程顧問公司以及我國公路專家，用電腦所作精確的評估，可獲的高速公路完工以後，工程之浩大由此可見。

(接下頁)

用地圖
王綱正 編
蔡倫 繪
期六四三一第
日八月一年二十六國民華中



國道高速公路局 北區工程處

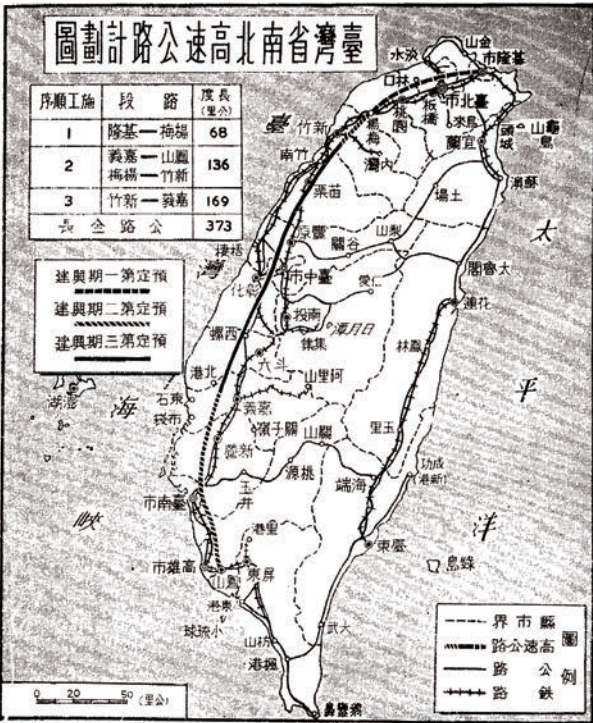
中央日報
中華民國六十二年一月八日
星期一 第二版 剪報資料

(接上頁)

增進有形無形效益 創造民衆最大福祉

先就可以計算衡量的有形效益來說，在高速公路通車後，至一九九五年（民國八十四年）止，使用人可節省的行車費用及時間折值，可累計達新臺幣七百零四億元，其中當然包括油料的節省，車輛維護費用的減少，以及因此節省西部幹線及其他公路的維護費用在內。

至於高速公路的完成，其所不可計量衡量的無形效益，也就是無法明白計算的間接效益，主要有下述數項：①可導致國內市場擴大，與國民經濟活動之增加而引發交通量的成長，②因交通安全改善策進而減少肇事之損失，③解除交通瓶頸狀況的擁擠現象，④減少貨物南北運輸的時間，⑤增進旅客的舒適，⑥改變土地利用型態，以促進走地帶之發展，⑦國防能力大大增強。按照普通國際標準，凡是任何一項計劃，其投資報酬率超過百分之十，便被認為具有可行價值而予辦理，但是臺灣的高速公路，經中外專家的一致評估，指出其在經濟上的投資報酬率可高達百分之二十。



十二、七。這說明高速公路花費雖多，而收益更大，是一項健全可行的重大建設。因此，政府才表現了無比的魄力，將之列為經濟建設的重要項目，以目前所訂的標準，不是高速公路的進度，更重要的是，為了妥善管理這些設施，使將來如何管理的人灌輸正確的研究知識，以確保在高速公路上行駛之安全。當然所有車輛，增進人在高速公路的開車精神，也是交通主管機關所強調之重要課題。他不論是在美國或是鄰近的日本，足為我們警員的教訓。正

臺省陸路交通概況

據民國五十八年底的統計，臺灣全省的公路，除城市鄉鎮之市區道路外，已達一萬五千二百八十一公里，其中省道二、三十一公里，縣道二、六一九公里，鄉道一〇、〇二二公里，專用公路在三二七公里以上。其分佈有如蛛網，交通堪稱方便。

臺灣公路之興建，開始於民國三十七年，其時臺灣巡撫沈葆楨曾開闢北路、中路、南路三大幹線，全長約有八九三華里。這些道路雖不合現代公路的規格，然已具有現代公路的雛形。日人侵佔臺灣以後，為了加強鎮壓臺灣同胞的反抗革命，曾全力經營公路以利軍事運輸。至卅四年本省光復時，已完成的主幹線、支線及鄉村道路為一七、〇九七公里（路基寬度在一、八二公尺以上者，均計算在內），密度頗高。惟在二次世界大戰期間，多數橋樑被毀，縣鄉道路亦多廢棄，能勉強通車者僅為七千公里。光復以來，省交通機構除集中全力修復原有路線外，並自民國四十二年起，配合第一期四年經建計劃，全力推進公路的修築。其中東西橫貫公路之興建，尤為壯觀。

在鐵路方面，民國五十八年的統計全長為四千四百公里，其軌距由三英尺六英寸到四英尺不等。光復時期每日平均開行客貨列車一百七十五次，到民國五十八年則增至每日平均五百七十七次；列車公里，也由光復時期的每日平均一萬二千八百公里，增加到六萬四千二百公里。其運輸能力及列車密度，都有顯著的提高。目前臺灣鐵路運行時刻表所列車次，實際上已超越理論上之線路容量和點，歐美鐵路專家均表示這種行車效率，已達世界第一流地位。鐵路機構為聯結臺灣東西鐵路系統，曾於五十八年底完成規劃工作，包括興建北迴線及南迴線，與拓寬東線軌距三部份。北迴線及東線拓寬的定線測量，也已於六十年五月底測竣。據專家指出，北迴線之效益，在國防方面至為顯著，良以臺灣東部海岸線綿長達四百公里以上，地勢險要。此一路線接通，即可加強部隊及軍事設備之輸送。而對東部的開發，也將有莫大助益。

(全篇完)



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十二年六月十八日
星期一 第三版 剪報資料

高速公路車輛受益費

交通部核定標準

全線將設十處收費站

【本報訊】交通部為小轎車十元，貨卡中三重至中壢一段高速公路核定高速公路通車二十元，大客車四速公路先行通車後實車後每一收費站收取十元。此次收費將自明年六月第一期工程根據高速公路的興

建計劃，從基隆到鳳山三百七十餘公里的高速公路上，共將設收費站十處，每一個收費站均將用電腦系統紀錄車輛通過情形及收賬額，收費工作仍由管理人員掌理。高速公路第一期工程為基隆到楊梅，其中三重到中壢段，現已完工達百分之六十，預定於明年六月全部完工（包括、三重、中壢、南崁及四個

交流道），先行通車。中壢到楊梅段則於明年底完工。由基隆經內湖到臺北段，則將於今年八月正式開工，預定於六十四年底竣工。



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十二年七月十九日
星期四 第三版 剪報資料

高速公路的現況與遠景

本報記者
朱宗軒

臺灣區南北高速公路，是我國第一條投資最巨、標準最高的公路，經國內外工程單位的積極施工，第一期工程中三重到楊梅段，已定於明年六月底前竣工通車。

高速公路所以選擇三重到楊梅段首先施工，是完全決定於交通流量的需要。這段路全長約四十四公里，所經之地，大都為山谷丘陵及河川，在施工技术上也可能是全線工程最艱巨的路程，現在由於這段公路已順利地完成了百分之六十，也可預見其他各期工程，必能如期推展，使國人在民國六十七年底以後，享受到在高速公路上迅速、安全、舒適的駕車與乘車成果。

國內外廠商各得五標

三重到楊梅段高速公路，主要是向亞洲銀行貸款承辦，大部分工程都依規定招開國際標施工，全部十標的工程中，國內廠商得五標，國外廠商也得五標。這充分證明了我國的工程技術在國際競爭之下仍能立於不敗之地。尤其是榮民工程處及中華工程公司，他們根據過去在國外承包重大工程的經驗，這

次參與國內高速公路的作業，贏得了高速公路局聘請的外籍顧問一致讚許。承包高速公路最重要是承包廠商，需要為工作機具投下驚人的資金。比方說，中華工程公司和榮工處所購買國內外的機具，就各達新台幣一億元。

每公里費用逾五千萬

七百多種用途各異的機具，和三千名工作人員，在三重到楊梅之間展開施工，場面的確浩大。特別是為了「就地取材」的需要，途中設有國內目前規模最大的碎石廠，也有拉鋼製煉廠，和混凝土製煉廠與瀝青柏油調製廠等。

雖然，從基隆到鳳山之間的高速公路全線僅三百七十五公里，但根據估計，每一公里的工程費用，平均高達新台幣五千七百七十萬元，全部投資約二百億元總額，相當於建造兩座曾文水庫，或三個石門水庫，或三條中部橫貫公路。

北部地區交通量密集，因此三重到楊梅段間，高速公路大都採六線道至八線道設計。其中三重到林口是八線道（目前先設六線保留中間兩線），林口到南崁為六線，另外南崁到楊梅則為四線道，現在大部分已完成鋪設沉甸甸的瀝青路面，頗為壯觀。車駛在路上，以一百廿公里的時速前進，仍極平穩，沒有絲毫顛簸感覺。

全線建卅七處交流道

據高速公路局指出：除了上述這段公路，高速公路全線中，只有楠梓至高雄九、六公里是六線道設計，以及臺北市重慶北路到三重間一、五公里為八線路，其餘都是四線道。交流道是高速公路的特徵之一。從三重到楊梅共有三重、林口、南崁、內壢、中壢、幼獅工業區及楊梅等七個交流道以供高速公路上的車輛在此迴旋進出公路與地區道路。現在南崁、林口與三重三個錯綜複雜的圓型交流道已露出雛型。

最值得一提的是高速公路全線將共建卅七處交流道，而這些交流道則採用十四種不同的型式設計，可配合每一地交通的實際需要，且具有美化道路的功能。依照工程計劃，在泰山設有一處高速公路收費站，如今已鋪完路面，可供廿輛車同時並排停車，以利通過的車輛迅速繳納受費費後急馳而去。在這段路面，若非供汽車行駛，亦可作為飛機的起降跑道，其寬闊可以想見。這種柵欄式系統的收費站，全線共有十處；但高速公路局說，在臺中、臺北及高雄三個大都會均不設收費站，以利交通流量。

用電腦收費配合齊全

價值三十多萬美元的電腦自動收費儀器，今年十月可由美國運來，首先安裝在泰山收費站上。高速公路局說，將來車輛通過，將用電腦監視，電腦紀錄及自動收費，可防止人為的舞弊並可藉電動作業增加收費速度。在高速公路上，還有許多配合設施，就是休息站供駕駛員與乘客飲水、休息、如廁之用；服務區則備有小型餐廳、電話、加油站、檢修站等。同時在路旁及分隔島，並將種植木花草，以美化環境。

為了提高國內工程技術水準，高速公路局已決定今後第二、三期工程，盡量招開國內標，由國內營造商負責承辦，但仍有部分特殊工程，須要借重外國工程公司，以引進國際最新技術。

·請參閱第十版「繽紛」彩色圖片·



國道高速公路局 北區工程處

中國時報
中華民國六十二年八月二十一日
星期二 第二版 剪報資料

監造高速公路 設北區工程處

〔本報訊〕台灣區
高速公路工程局，為

節省監造費用，培養
及提高國人工程技術
水準，並嚴密控制工
程品質，加速完工，於
昨（廿）日成立北區
工程處，負責監造業
務。



國道高速公路局 北區工程處

聯合報
中華民國六十二年十月十三日
星期六 第二版 剪報資料

蔣院長表示決盡最大力量

提前完成南北高速公路

工程力求安全堅固·不講究美觀

【本報訊】行政院長蔣經國在立法院表示，為配合當前經濟快速發展的需要，南北高速公路的興建，政府將盡最大力量提前完工。

蔣院長昨日上午率同主計長周宏濤、財政部長李國鼎及交通部長高玉樹列席立法院院會，報告中央政府興建台灣區南北高速公路第二期工程特別預算案編製經過，並備質詢。

蔣院長說，南北高速公路的興建，關係國家整個建設至為深巨，政府決盡最大力量，在保持一定的工程標準之原則下，以最快速度完成。全線三百七十三公里，原定於六十七年底完工，但為配合經濟發展的需要，必須提前完工。屆時我國交通、經濟、國防建設將更向前邁進一大步。至高速公路的完工期提前到何時，將由主管機關通盤研究。

蔣院長告訴全體立法委員，台灣區南北高速公路的興建，是政府舉辦最重大的基本建設工程，投資甚鉅，因此他曾要求主管機關：第一、工程要力求安全、堅固，

工程提前於第二期興建，並將原屬第二期的嘉義至台南段工程延至第三期辦理，如此修正變更之後，其分期分段施工計劃為：第一期：興建基隆至楊梅段六十八公里工程。第二期：興建楊梅至台中段一百一十一公里及台南至鳳山段五十五公里工程，共一百六十六公里。第三期：興建台中至台南段一百三十九公里工程。

關於南北高速公路第二期工程特別預算，蔣院長說，這項特別預算，共列支出一百零八億元，除以汽車燃料使用費等實收收入二十二億二千五百萬元抵支外，其餘八十五億七千五百萬元，分別以發行建設公債四十五億元及移用歲計撥款四十七億七千五百萬元支應，以此項預算為期四年，數額甚鉅，行政院當隨時審酌國內經濟財政有關情形妥善辦理。

接着，行政院主計長周宏濤、財政部長李國鼎及交通部長高玉樹，分別就第二期工程特別預算歲入及歲出內容，以及南北高速公路計劃補充說明。

立委魏愷言、彭爾康、劉松藩、劉振東、及冷彭曾提出質詢，經蔣院長綜合答覆。

不必講求美觀；第二、興建過程中，行政與管理方面，要防止一切浪費，根絕任何弊端。並已責成交通部切實負起責任作週密的指導與監督。

蔣院長並在會中說明南北高速公路計劃情形。他說，為使台中港運輸及早聯接高速公路，發揮內陸運輸更大效能起見，經將原定第三期辦理的新竹至台中段



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十二年十月十五日
星期一 第二版 剪報資料



由高速公路加緊建築談到管理

高速公路在國際間，已被視為一個國家工業化現代化的標徵。我國由於經濟快速的成長，無論對外與對內交通運輸能力的擴充與建設，都跟不上實際需要的增加，呈現日益擁擠的情況。所以年來政府兼程並進，以謀突破經濟發展過程中這一嚴重的瓶頸。而南北高速公路的開闢，即為其中最重要建設之一。

行政院蔣院長日前在立法院指出：這一縱貫全島全長三、七三公里的高速公路，是政府投資最大的基本建設工程，決盡全力在保持一定工程標準下，以最快速度予以完成；預定將可於六十七年底全線通車。蔣院長更強調：工程方面要力謀安全堅固，而不徒求豪華美觀。行政管理方面，要防止一切浪費，根絕任何弊端。

隨經濟高速發展而來的內陸運輸，其成長潛力至為驚人。公路貨運皆係民營，據統計自四十一年至五九年，至六十年已增為三、〇六九萬噸，成長達二點八倍。鐵路貨運四十年來增為一、七〇六萬噸，成長亦達兩倍以上。而年來鐵路貨運需求每天平均約達六萬噸以上，但實際運輸能力只有四萬餘噸，幾乎有三分之一之貨物必須轉由公路運輸。據估計現在公路最大運輸能力，每天平均約為三萬噸，再加鐵路轉移之兩萬噸，當然使原已擁擠之公路，更面臨過重之壓力，客運的情況，大致亦復如此。

現代經濟建設需要各方面整體的配合，交通是基本因素之一，所以貴有精確的預計與長程的規劃。民國五十二年世銀代表團來華，在調查研究報告中建議，臺灣交通成長率可

以每八年增加一倍為準，但至五十五年又修改為四年增加一倍。顯然是由於低估了我們成長的潛力所致，同時亦可見正確預測之不易。

長程的規劃，對國家整體建設的資源節約與時效爭取，尤關重要。例如五十九年原擬列為第一期工程的基隆內湖間新築十六公里路面，需款七億元，但如遷就麥克阿瑟公路原線，則對高速公路整個計劃又不適調，現在雖經多方修正兼顧，總不免感到左制右肘之苦；對今後大規模建設，實在是一個值得記取的前鑑。最近為配合臺中港的興建，決定將二、三期路面工程對調實施，俾新港與新路能及早銜接，發揮運輸效能，則為非常正確的修正。

南北高速公路第二期工程特別預算為一〇八億元，分四年執行。所有經費全係自籌，沒有任何外債或外來的資金。

這一高速公路的全部投資，至少將逾兩百億元以上，數字的確龐大；但是非常必要而有利於投資。我們發行建設公債，當然是很好的辦法。現代國家對於此類公共工程，多鼓勵民間資金從事建設，韓國即已照此方式，如果我們亦考慮兼採這一政策，正可為充斥市場的游資，開拓一條積極建設性的出路。

現代化的交通建設，必須配合以現代化的交通管理。不僅是路基路面要合乎標準，就是與行車有關的各種規則、標誌、車輛的出入口，以及附帶設施如餐飲、通訊及故障停車等應有詳細而統一的策劃。以美國地域之廣，西歐國家之多，其公路交通標誌都已力求劃一；而其行車規則等，除靠左

一；而其行車規則等，除靠左



國道高速公路局 北區工程處

中央日報

中華民國六十二年十一月二十一日

星期三 第一版

剪報資料

剋期完成高速公路 不再分段招標 以後工程由榮工承建

【本報訊】政府爲使南北高速公路能在民國六十七年底以前完工通車，已決定不再分期分段招標，將全部剩餘工程交由榮山工程處及中華工程公司共同承建。

全長三三三公里的南北高速公路，目前楊梅以北部分正在分段施工，從楊梅至鳳山的三百餘公里，將由榮工處施工，不再分段招標。

行政院長蔣經國日前曾召見交通及工程等有關係單位主管，指示在今後五年內切實完成南北高速公路等經濟建設計劃。

蔣院長在召見南北高速公路工程局局長

胡美璜、中華工程公司總經理朱椿規及榮工處處長嚴孝章時，希望他們克服一切困難，務必如期完成南北高速公路。蔣院長說：做好高速公路工程，不僅是爲國家完成重大工程建設，也爲國家培育了工程建設力量，將來可以向國外發展，也可以繼續擔當國家其他重大建設工程。

蔣院長並指示：南北高速公路工程，應厘訂切實計劃及進度，針對計劃進度每週作一次檢討，包括財務、土地、設計、機噐材料採購、工程進行及技術人員的訓練等。

在南北高速公路工程中，擔負重要工程的榮民工程處，對新承建的工程正積極展開各項準備，包括編列預算購置新機噐、厘訂施工計劃、訓練新作業手及技工等。



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十二年十二月十五日
星期六 第一版 剪報資料

高速公路三重中壢段

施工進行順利

明年五月通車

【本報訊】為解決南北交通的瓶頸，符合國際水準的臺灣區南北高速公路三重至中壢段的工程，將於明年五月間完工通車。這段道路除部分橋梁外，工程進度平均已完成百分之八十，大部分路面已鋪上柏油，路面寬坦而壯觀。

這段高速公路與西部幹線平行，政府所以要將此段先完工通車，主要是解決新莊至中壢間交通瓶頸的壅塞。

三重至中壢段長約三十餘公里的路段，是於民國六十年八月間開工，這段公路所經之地，多為河川及山谷丘陵，從三重往新莊方向，要建一座耗資新臺幣兩億元的洩洪陸橋，在泰山附近，要移去一座小山，工程雖艱鉅，進度却很順利。

據高速公路工程局副局長王兆秋說，這條全長三百七十三點四公里的南北高速公路，現已不分第一期、第二期，將視現況靈活運用分頭並進，希望能於民國六十七年底全部完成通車。



。觀壯為極，坦平闊寬面路，段坎南至口林的工完已路公速高北南
(供提局程工路公速高)



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十三年一月四日
星期五 第一版 剪報資料

南北高速公路

決定如期完成

第二、三期不分期別全面趕工

【本報訊】行政院等重慶、貫連基隆、高雄兩國際港，並支線與桃園、小港兩國際機場及臺中、梧棲港相連接，路線大部分與現有西部幹線平行，全長約三十七公里，其中八車道一六·五公里，六車道一八·四公里，四車道三三·八公里。全線進出口控制，計劃設置交流道卅七處，以與其他公路連接。

高速公路原計劃分期興建，現除第一期工程基隆楊梅段仍按原計劃實施外，第二期、三期工程不分期，全面進行趕工。

高速公路北起基隆，南迄高雄鳳山，途經臺北、中壢、新竹、臺中、嘉義、臺南

昨天舉行院會，聽取高速公路工程局長胡美瑛的簡報。簡報中指出：南北高速公路全線工程，決定如期於六十七年六月完成，其中三重中壢段，可望於今年六月開放通車。



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十三年五月三十日
星期四 第三版 剪報資料

高速公路北段

車輛通行費標準決定

【本報中興
新村二十九日
電】預定七月
一日通車的北
段高速公路，
徵收車輛通行
費標準決定如

下：

小型車：包括小客車、小貨車、小客貨兩用車、小型特種車，每通過一處收費站，繳費十五元。

大貨車：包括大貨車、大客貨兩用車、大貨車兼充代用客車、未拖帶拖車的曳引車、非拖車型類的大型特種車，每通過一處收費站，繳費三十元。

大客車及拖車：包括大客車、曳引車拖行的半拖車、全拖車者，每通過一處收費站，繳費三十元。

大貨車或拖車裝載整體物品有超長、超寬、超高、超重情形，持有臨時通行證通行時，按照上述規定費率加倍收費。如向高速公路收費站購買車輛通行回數票，規定不予折扣優待，惟軍用戰備車輛，及專供郵用車輛通行高速公路時，免繳車輛通行費。

行駛於高速公路的車輛，每通過一次收費站，如不依規定繳費，將處汽車所有人三十元以上五十元以下罰鍰，並追繳欠費；兩次以上不繳費時，依規定累計處罰追繳欠費。



國道高速公路局 北區工程處

聯合報
中華民國六十三年六月十五日
星期六 第三版 剪報資料

南北高速公路三重至中壢段將於七月完工通車，這段首先開放的高速公路有一處收費站設在泰山，台灣區高速公路工程局已決定全部錄用女性擔任收費員，打破由男性收費的傳統。

多年來，省公路局的收費橋樑及道路，清一色由男性負責收費，固然大多數收費員都很本份，但少數不肯收費員中飽私囊的事情層出不窮，各界指責甚多。此次高速公路工程局決定打破由男性收費的傳統，頗具意義。

運輸業者寄望第一批女性收費員，不但要維持清廉的操守，而且服務態度也要特別注意。

高速公路泰山收費站，共設置二十個收費口，初期由於車輛不會太多，將先開放八個收費口。這些收費口分成三類，一為供貨機車及大客車通行的，收卅元；二為供貨車通行的，收廿元；三為供小客車通行的，收十五元。每個收費口的出口處，都有自動計算通行車數的設備，因此，收費員根本不可能營私舞弊，否則每天收到的錢數與通行車數對不起來，收費員就無法交帳。

高速公路工程局長胡美瑛表示，由於收費站有完善設備，足以防範收費員作弊，公路局之所以選擇用女性收費員，主要是因為女性比較細心，對於運用收費站內電腦設備也比較靈活。

胡局長說，目前國家從事九項建設，男性技術人員貢獻智慧的機會較多，但女性却少有參加工作機會，因此，高速公路工程局決定全部錄用女性收費員。

他指出，高速公路工程局只在報上刊登了兩天招考收費員的公告，即有六百多人報名，可見女性很有興趣參加國家建設工作。高速公路工程局交通管理組表示，錄取的收費員，將接受兩星期

訓練，她們必須了解高速公路的各種情況，以免駕駛人詢問時她們無法回答，而且她們要認識每一種車輛的型態，最重要的是要求每位收費員遵守服務規章，保持良好的工作態度。

也許有人認為，高速公路是全天候開放的，那些在三更半夜輪值的女性收費員，會不會遭遇困擾？安全上的問題是不是值得顧慮？

高速公路泰山站 錄用女性收費員

出口設有自動行車次數設備 中飽私囊弊端不再可能發生

本報記者 王家政·阮肇彬

該局交通管理組說，每一個收費口有兩名收費員工作，有人作伴，不會有孤單的感覺，而且收費站的站長由男性擔任，警方也派人在收費站值勤，她們不會發生安全上的問題。

泰山收費站錄用卅九位女性收費員，分配在八個收費口工作，原則上每人值勤六小時，每天有專車由宿舍接送至高速公路收費站上

班，下班也有專車送回宿舍，但晚上十二時下班的十二位收費員，在收費站住宿，與凌晨六時下班的收費員，一起乘車回宿舍，可見高速公路局對她們的安全十分關注。

女性收費員的甄選工作，台灣區高速公路工程局委託行政院青年輔導委員會辦理，錄取名單將於近日內公告，並於參加訓練合格後即派往工作。參加這次公開甄選的女青年，限於未婚女性，公立高級中等以上學校畢業，年齡在十八歲至廿二歲，體格健全身高在一百五十六公分以上者才有報名資格。

甄選簡章中更明白指出，夜間部在學生不適宜擔任這項工作，但仍有眾多的女青年對這項「新興工作」有興趣，據分析，其主要因素是：

○缺少專門技能的高中畢業女青年，目前要找適當工作不容易，這次五專畢業的女青年應徵者，為數很多，說明了受過專業教育的女青年，就業也不容易。

○女性收費員的工作，採輪班制，每天工作時間六小時，時間並不算長，同時這項工作亦使人有新鮮感。

○這項工作雖為約僱性質，但因固定月薪從新台幣三千五百元起，不遜於一般公司行號女職員的待遇，故能吸引女青年們的注意。

這項甄選工作是在台北辦理的，因此，在中、南部甚至東部地區有意於此項工作的女青年，不無向隅之感，有人關心兩地是否還有參加此項甄選的機會？據瞭解，在最近期間內，不可能再舉辦，原是在這次甄選的六百多人中，已按成績通知了二百人參加複試，雖然僅錄取卅九名，但至少有一百人合格，未被錄取者，今後有機會時，陸續再通知錄用。換句話說，已儲備了六十名以上的人員候用，待這些合格人員用完後，才會再辦甄選。



國道高速公路局 北區工程處

聯合報
中華民國六十三年七月二十六日
星期五 第三版 剪報資料



誌標要重·路公速高

雄燦徐：圖 政家王：文

上，表示朝前面走就要進入高速公路，摩托車、自行車及路人禁止通行。右中——表示前面靠右邊特別設有一條路線，供重載車輛行駛，只要保持時速五十公里的速

度前進，便可確保安全；如果重車不遵照指示，在一般路線上行駛，容易肇事。右下一——表示前面一公里的地方，就是收費站，駕駛員

南北高速公路三重至中壢段，將於廿九日起通車。顧名思義，在高速公路上可以開快車，將來速率限制為每小時九十公里，國內汽車駕駛人多缺乏在這樣的公路上開車的經驗，鑒於外國高速公路每有車禍，均極嚴重，所以，高速公路通車，我們固然為交通設施進步而高興，但更應熟悉高速公路上的各種交通標誌，小心駕駛，使大家都有一個愉快而安全的旅程。

記者在三重至中壢段通車之前，特將高速公路的交通標誌，選擇較重要的幾項加以說明：

右上一——這種標誌設在高速公路速通路段，在高速公路上，摩托車、自行車及路人禁止通行。

右中——表示前面靠右邊特別設有一條路線，供重載車輛行駛，只要保持時速五十公里的速

度前進，便可確保安全；如果重車不遵照指示，在一般路線上行駛，容易肇事。

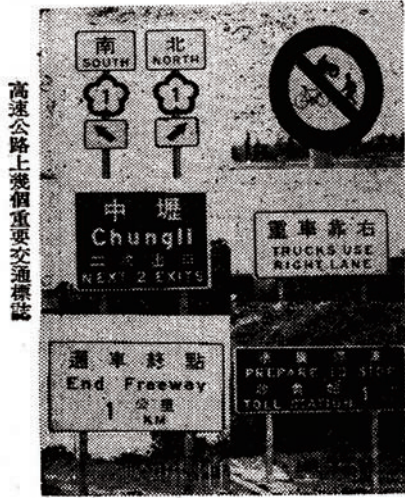
右下一——表示前面一公里的地方，就是收費站，駕駛員

要密切注意在接近收費站時，減低速度，調整路線，因為收費站依三種不同收費標準設置收費口（貨櫃車、大客車卅元，貨車廿元，小客車十五元），如果車子走錯了收費口，不但增加收費人員的麻煩，而且也十分危險。

左上一——這個標誌設在高速公路速通路段上，可根據上面所表示的「南」或「北」往南部走，或「北」往北部走。如果一時疏忽，切莫剎車或倒車，只能繼續往前走，等到下一個交流道，再將方向改正過來。

左中——表示要前往中壢，可在前面不遠處的兩個出口，選擇其一走入交流道。但要特別注意：高速公路的出口都靠右邊，任何車輛要離開高速公路，事先都應將車子開到靠右邊的車道上，如果臨時突然將方向盤往右邊打，極易肇事。

左下一——這一標誌顯示高速公路通車路段，在前面一公里處就已終止，車輛必須減速，準備離開高速公路，進入普通公路。這種標誌在高速公路三重及中壢兩地都已設置，開車的人要特別提高警覺，如果稍一疏忽，繼續以時速九十公里的速度開車前行，可能會出事。



高速公路上幾個重要交通標誌



國道高速公路局 北區工程處

聯合報
中華民國六十三年七月二十八日
星期日 第一版 剪報資料

三重中壢高速公路 明日零時開放通車

沿途有四交流道·在泰山設收費站

【本報訊】台灣區高速公路工程局長胡美瑛昨天宣布，三重至中壢段高速公路定明日零時開放通車，第一天免費，自卅日起通過泰山收費站的車輛須付工程受益費。

胡局長說，三重至林口段，是按八車道設計，但為節省經費，先做六車道路面；林口至南坎段按六車道設計，先做四車道路面。因此，三重至南坎間的中間分隔帶較寬，是五公尺，另外尚保留了七點五公尺的兩車道，以備日後交通量增加時拓建。

高速公路三重至中壢段，共有四個交流道，三重交流道北行路線銜接淡水河橋，現尚在施工中。

南行路線已完成，為此段高速公路的入口；林口交流道銜接一〇五號縣道，可達西部幹線的龜山；桃園交流道銜接一〇九號縣道連接桃園市及桃園國際機場；內壢交流道循四五號縣道至中壢市轉上西部幹線，亦為此段出口。

三重至中壢段高速公路只在泰山設一個收費站，費率為：大巴士及貨櫃車卅元，大貨車廿元，小型車十五元。

高速公路行車時速限制，最高九十公里，最低六十公里。

胡局長說，高速公路工程局已通知兩家外國承辦工程的公司，必須在明年六月底以前將淡水河

採取蒸氣凝固的最新方法，使原需廿多天製成鋼筋水泥河橋的工程，可在一天內完成。

胡美瑛說，這種施工方式在我國是首創的，相信目前進度不足百分之廿，很不理想，該局已通知韓國極東公司全力趕工，無論如何要在明年六月底完成。

中壢方面，交通不致像三重那麼壅塞，但高速公路工程局已決定在今年十月完成中壢至楊梅段工程。

南北高速公路在全線完工通車之前，目前由高速公路工程局兼辦交通管理業務。

橋及重慶北路交流道工程完成，以減輕因三重至中壢段通車造成三重地區交通壅塞的現象。澳商蘭登公司正採用亞洲地區罕見的施工方式，在淡水河進行打樁工程。

澳商蘭登公司目前已完成淡水河橋工程百分之四十左右，仍須全力趕工，該公司



國道高速公路局 北區工程處

聯合報

中華民國六十三年七月二十九日

星期一 第二版

剪報資料

公路運輸進入新里程 三重中壢高速公路 今天凌晨開放通車

【本報訊】南北高速公路三重至中壢段，今（廿九）日凌晨零時在鞭炮聲中開放通車，車輛分別自三重、桃園、南坎內壢四個交流道走上高速公路。

在高速公路泰山收費站兩側，懸掛着的兩串鞭炮在今晨零時點燃，鞭炮聲在夜空中迴盪，我國公路運輸隨之進入新里程。

今天凌晨零時，三重至中壢段高速公路第一部南行車輛，是車號七〇一一二七七九五號小轎車，台灣區高速公路工程局長胡美瑛的座車，他宣布通車之後，即乘車南行，第一部北行車輛，車號七〇一一二九六三四號小轎車。

通車時，泰山收費站已有兩百多輛車子在排隊等候，其中以小型客車最多。

昨天晚上，交通部長高玉樹曾巡視這段高速公路。

三重至中壢段高速公路第一天免費通車，但車輛行經泰山收費站還是停了下來，駕駛員不必付費，反而從收費小姐手

中得到一份小「禮物」——行車指南及高速公路標誌圖說，這是車輛駕駛員必讀的資料。

今天凌晨開始，公路警察第四中隊的巡邏車，在這段高速公路上午穿梭巡邏，維持交通秩序及行車安全。

今天凌晨零時至上午八時，共開放六個收費口，供車輛穿越，自上午八時至晚上十二時，則增為八個收費口。

在三重、桃園、南坎及內壢四個交流道，及泰山收費站，路燈大放光明，其他路段，則靠車輛照明設備行駛。

事實上，很多人等不及高速公路正式通車，自昨天下午起，一些汽車、貨車，甚至摩托車和行人，都闖進高速公路，顯得有些亂，而且發生了車禍。

昨天晚上，許多看熱鬧的人，乘車到泰山收費站，他們準備觀看高速公路通車的情形，雖然政府未舉行慶祝儀式，但這些「客人」，把三重至中壢段高速公路的通車，點綴得喜氣洋洋。



國道高速公路局 北區工程處

中國時報
中華民國六十三年七月三十日
星期二 第二版 剪報資料



賀高速公路三重中壢段通車

安全·效率·守法精神

高速公路三重中壢段於本月廿九日零時正式通車。這是我們交通建設現代化的一個里程碑，值得我們自己慶賀，也應該向每一位對這段公路的設計、測量、土地的安排乃至捐獻、施工的執行與監督等等，有過直接間接貢獻者，表示我們的敬意與問候。尤其是實際在現場施工的人，於烈日炎熱下，播種肝腦，且有少數人因偶發事故而喪生或致傷殘者，更值得我們寄予無限的感念。

我國人可引以為傲者，在政府的高速公路局監修下，這不僅是我國第一條高速公路，也是國際第一流水準。無論任何國家皆無遜色的高級公路。自路幅開挖 (Roadway excavation)、預力混凝土 (Prestressing concrete)、護坡 (Slope Protection)、地盤青泥漿土 (Asphalt concrete) 等等到油漆、路面標線 (Painting, Pavement Stripping) 與路幅最後清理整修 (Roadway

finishing) 都有嚴格的規範。地盤青泥漿土厚達三十一·五公分，級配料 (sub-grade) 厚度二十公分，路基回填 (embankment) 厚度最高者達十三公尺，底層寬度約七十公尺，路面寬度為四十公尺，地面平整的程，以三公尺的水平尺縱橫測量，其差距不超過〇·三公分，保用年限為四十年。我們的高速公路施工期間較日趨為長，正由於我們施工標準較高之故。

高速公路的使用首先應增加注意的是安全問題，因為如在高速下發生車禍，駕駛人與乘客絕少有存存的可能。高速公路發生車禍，以歐美各國的經驗而言不外：(一)超速；(二)由單調所引起之疏忽，公路寬坦平直，駕駛人的注意力逐漸減弱，故築路設計者故意使道路有間隔性的彎道，以保持其注意力；(三)高速公路沒有路燈祇有路面亮標誌，也是這個用意；(四)因長途開車，廢氣 (exhaust) 在車中到達一定密度，駕駛人即可能失去控制。故公路的寬度增加，標準提高，車禍反而更為頻仍。我交通主管當局似應在確保安全

方面採特別措施，例如增加巡邏警力及儀器設備，以嚴格控制超速，剷除駕駛人與乘客必須有安全帶設備等等，都應該在考慮之列。公路當局已限制制某些車輛不得進入高速公路，這是各國的通例，也是確保行駛效率的必要措施。各國的高速公路，不僅有最高速率限制，也有最低速率限制；如果由於車輛本身的狀況或駕駛人之留連沿途風景而減速慢行，即造成對其他車輛的妨礙。而且，以低速在高速公路上行駛，亦即是設備的浪費。因此，限制不惟應着重車輛的種類，也要着重車輛是否疲勞過飽。在發生車禍時，交通警察尤應迅速清理現場，不能照普通處理程序，必須保持現狀等候檢驗等，凡此均足以影響其他車輛的行駛。所以我們希望主管當局在確保效率方面，也增訂一些必要的補充規定。

確保安全與效率，必有賴於國人守法精神的發揚。在三重中壢段正式通車前夕，一件偶發的不幸事件是：桃園大竹附近有一輛小型自用車，擅自闖入高速公路，導致一輛滿載砂石的工程車翻覆，工人彭照勇當場壓死。這不是一件普通車禍，這是一件嚴重的妨礙施工事件。高速公路在施工期間，除工程車外，任何車輛包括其他公務車在內，皆不得擅自闖入工地。這輛自用車的駕駛人因缺乏守法精神，而施工單位也有防範未周之責。據我們所知，三重附近經常有自用車或與工程無關的公務車闖入工地，以恣馳騁之樂，此即是一部份國人乃至公務員不知崇法守法的明證。在常態上，這輛肇事車自應該在進入交流道之前即被阻止，又何必聽其自由駛入？亡羊補牢，猶未為晚，我們希望施工單位在以後施工的各段中，應該作全天候的更周密有效的防範。

九大建設是我們向現代化邁進的指標，但在現代化的物質建設之外，必須同時要有現代化的心理建設，在現代化的物質文明之外，必須同時要有現代化的精神文明；而守法的習慣正是現代化精神極重要的一部份。倘物質建設突飛猛進，而精神建設不足以副，則難乎其為一個真正現代化的社會。茲當高速公路首段通車，除表示衷心的賀忱外，也願藉藉此表示我們熱切的期望。期望這不僅是在施工標準上當得起國際第一流水準的高級公路，而且也是肇事率最低使用效率同樣達到國際標準的高級公路，這對我交通主管當局與國人都是一嚴肅的考驗。



國道高速公路局 北區工程處

中國時報
中華民國六十三年八月二十九日
星期四 第二版 剪報資料

【本報訊】高速公路全線最艱鉅的橋樑工程——圓山橋，預定九月八日正式開工，總工期共需三十個月，於六十六年三月可全部完工。

圓山橋設計新穎美觀，工程浩大，全長約一點四公里，橋寬三十四點六公尺，設有六個車道。該橋西起重慶北路交流道，跨鐵路淡水線與兒童樂園西北角，越過基隆河，經再春游泳池及中山北路四段上空，於五百零一人塚前切過山頭，穿越北安路及河濱公園，然後再度跨越基隆河而達松山交流道。

該橋適處於台北市風景優美而又地當要衝的圓山地區，在設計上為顧及河洪與美觀，避免破壞附近各項既有設施以及便於維持施工期間的交通，經多方研究比較，決定採用懸臂施工法之預力混凝土橋樑。

【本報訊】高速公路台北市重慶北路交流道工程，目前進度落後幾近百分之六十，可能影響三重銜接台北路段的通車時間。

高速公路圓山橋 定下月八日開工

重慶北路交流道進度落後

高速公路三重中壢段通車後，由於三重至台北間的淡水河橋，及台北市重慶北路交流道尚未完成，來往車輛均須繞經三重市區，加重了三重市的交通壓力，如果上述兩項工程完成，則可直接跨越淡水河橋抵台北市，同時少繳一次過橋費，高速公路的功能將可大大提高。

目前，淡水河橋工程正循預定的進度施工，承包此工程的澳洲蘭登公司，因受物價影響，已經虧損約二億元，但該公司為顧及信譽，仍照預定進度施工，預計明年六月可全部完成。

但銜接淡水河橋的台北重慶北路交流道，迄今工程進度却較預定落後約百分之六十，明年六月淡水河橋如期完工後，可能受重慶北路交流道工程的拖延，而影響高速公路三重至台北的通車時間。

目前，有關單位正為重慶北路交流道工程的大幅度落後所困擾，並積極謀求改善之道中。



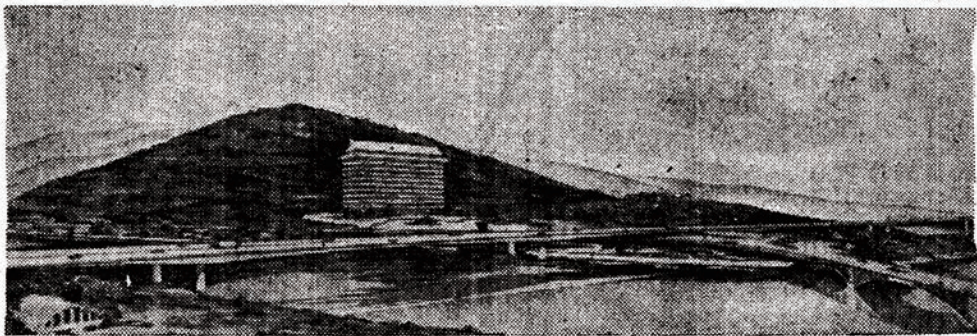
國道高速公路局 北區工程處

聯合報
中華民國六十三年八月二十九日
星期四 第二版 剪報資料

橋大山圓路公速高 建興工開日八月下

頭，穿越北安路及河濱公園，然後再
度跨越基隆河而達松山交流道。
該局說，高速公路圓山大橋工程在
設計上，為顧及防洪與美觀，避免破
壞附近各項既有設施及便於維持施工期間的交通起見，經多方研究比較，決採
用懸臂施工法預力混凝土橋構造。
為便利圓山大飯店一帶車輛進出，將在北安路路口暫闢一小段上山便道，行
經圓山大飯店附近車輛，應注意行車標誌。
該處說，為便利跨越河濱公園一孔一標的施工，河濱公園靠北部份約需暫時
關閉其三分之一的場地。

【本報訊】南北
高速公路
全線最艱
鉅的工程
——圓山
大橋，已
決定九月
八日正式
開工，六
十六年三
月完成。
台灣區
高速公路
工程局表
示，圓山
大橋全長
一千四百
多公尺，
橋寬卅四
點六公尺
，設六車
道，該橋
西起台北
市重慶北
路交流道
，跨鐵路
，淡水線及
兒童樂園
西北角，
越過基隆
河，經再
春游泳池
及中山北
路四段上
空，於五
百完人塚
前切過山



高速公路圓山大橋說說圖